Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración
Carpeta Nº 478,440 y 511 de 2010

Versión Taquigráfica N° 436 de 2011

COMBATE AL NARCOTRÁFICO
ver exposición

Establecimiento de medidas

EMBARGOS Y ARRESTOS DE BUQUES DE BANDERA NACIONAL O EXTRANJERA
ver exposición

Normas

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de marzo de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante José Bayardi.

MIEMBROS: Señores Representantes Gustavo Borsari Brenna, Fitzgerald Cantero Piali, Gustavo Cersósimo, Jorge Orrico, Aníbal Pereyra, Ana Lía Piñeyrúa y Walter Souto.

ASISTE: Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Luis Alberto Lacalle Pou.

CONCURRE: Señor Representante Jorge Pozzi.

INVITADOS: Señores Vicepresidentes de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, doctores Fernando Aguirre Ramírez y Alejandro Sciarra Caubarrere y Procurador Alejandro Sciarra Marguery.

SEÑOR PRESIDENTE (Bayardi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Hecha la consulta con la señora Diputada Piñeyrúa, vamos a postergar el primer punto del orden del día que refiere a la elección del Vicepresidente.

En el correr de la semana el Presidente de la Cámara de Representantes, señor Diputado Lacalle Pou, pidió ser recibido por la Comisión a efectos de referirse al Repartido 424 Carpeta 478 de 2010: "Combate al Narcotráfico. Establecimiento de medidas", por lo que me pareció de orden darle en forma inmediata la posibilidad para que pudiera manifestarse al respecto.

Con mucho gusto, le cedemos la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.- Agradezco a la Comisión que me haya recibido.

Cada vez que hablo de este tema me veo tentado de realizar una fundamentación de vida, de experiencia, de conocimiento parcial y subjetivo del porqué de este proyecto de ley. Voy a tratar de ahorrárselos porque cada uno de ustedes habrá estudiado, entendido, conocido sobre esto. Igualmente, si la Comisión lo entiende pertinente, estoy dispuesto a contestar preguntas.

Todos saben que el tema drogas, por lo general, en nuestro país ha sido tabú. Muchas veces ha sido manejado con hipocresía por parte de la sociedad. En el mundo moderno ha ido en ascenso el consumo de estupefacientes. Lamentablemente, desde principios de 2000 a la fecha, con la irrupción en el escenario de un jugador virulento como es la pasta base, el mundo de las drogas, en nuestro país y en Latinoamérica, nunca más ha vuelto a ser el mismo.

El narcotráfico es uno de los tres negocios más lucrativos del mundo, conjuntamente con el de las armas y, aunque parezca mentira, con el tráfico de animales exóticos. Nos parece que las políticas llevadas adelante desde hace mucho tiempo no han sido efectivas tanto para nuestro país como en el mundo. Tan es así que ex Presidentes de algunos países tienen serios problemas con este tema. Fernando Henrique Cardoso, ex Presidente de Brasil, Ernesto Zedillo, ex Presidente de México y César Gaviria, ex Presidente de Colombia han enunciado cuando dejaron el cargo y por eso subrayo lo de ex Presidentes ante las Naciones Unidas el fracaso de las políticas de criminalización y prohibición del consumo y obtención de determinados estupefacientes.

En nuestro país la legislación es contradictoria. En el artículo 31 de la ley de estupefacientes se establece que no está penado la tenencia o la posesión cuando es para consumo. En Derecho lo que no está prohibido está permitido, sobre todo los que creemos en la libertad como principio rector de las conductas humanas y de la vida en sociedad. Al mismo tiempo, esta misma ley de estupefacientes no habilita a ningún medio legal ni idóneo a obtener alguna sustancia. No se puede importar, no se puede plantar, no se puede vender ni comprar, etcétera.

No quiero tratar el tema como si fuera jurista porque no lo soy ni creo que les ataña a ellos, pero a todas luces deberíamos modificar esta legislación contradictoria.

Lo primero que le surge a quien no es prodroga, a quien mira con cierto pavor y pudor este tema es: "prohibamos el consumo", lo que me parece que no se adecua a la realidad circundante.

Las experiencias de la ley seca han beneficiado económicamente a quienes venden ilegalmente esta sustancia; basta recordar la ley seca en Estados Unidos respecto al alcohol.

Fíjense qué curioso. Hay una madre que tiene un chico enfermo debido al consumo de drogas; cuando logra convencerlo, a veces a la fuerza y lo lleva a una institución va en calidad de enfermo, porque es adicto, es un consumidor problemático. Si prohibimos el consumo quiero saber qué madre va a llevar a un chiquilín adicto a las drogas que dejó de ser un enfermo para ser un delincuente porque está en el medio de una actividad ilícita y prohibida. Pasamos al campo de proteger el goce de un derecho establecido de la manera menos nociva para la sociedad.

Desde mi punto de vista hay drogas que generan conductas antisociales. Me refiero a los pegamentos, a la pasta base, a la cocaína, sobre todo consumida con alcohol, y drogas que si bien son dañinas no vengo aquí a hacer apología de las bondades de la marihuana porque no las creo, no generan conductas antisociales en el individuo.

Lo que pretendemos con este proyecto de ley es alejar el consumo del acto de comercio, alejar el consumo del negocio, alejar el consumo de las porquerías que le están vendiendo a los chiquilines de nuestro país. ¿Por qué? Porque está comprobado que quien da los primeros pasos a una boca de venta de droga, va a consumir. Son muy pocos los que llegan y al pedir un porro o unos gramos de marihuana les dicen que no; son muy pocos los que se van de manos vacías. Está comprobado que en estos almacenes, cuasi supermercados, si no hay tal marca van a conseguir otra, si no hay tal droga, van a consumir otra.

Hago referencia a la pasta base que en 2002 entra en forma furibunda en nuestro país. El 15% del consumo de drogas en Uruguay es de pasta base pero cuando bajamos a los estratos sociales más marginados, es del 80%, conjuntamente con los pegamentos.

Tengo una convicción sobre esto que me ha llevado mucho tiempo y créanme que me ha llevado muchas críticas, algunas con razón, algunas fanatizadas, pero estoy convencido de que alguna medida debemos tomar. Esta es mi verdad, este es mi punto de vista.

Este proyecto de ley ha tenido como llamador el autocultivo de marihuana y tiene otras modificaciones a texto legal que me gustaría comentar. Primero, hay penas al narcotráfico que son excarcelables. Todos nos "calentamos" hablando mal y pronto cuando vemos que un narcotraficante a los dos años sale del Penal de Libertad por buena conducta. A todos nos da fastidio, pero lo puede hacer. Hay muchas penas que son 24 meses de prisión y que sabemos que hasta que no pasa a penitenciaría son penas excarcelables, está sucediendo. Algún Diputado del Frente Amplio me ha criticado en cuanto a que soy muy duro con las penas, estoy dispuesto a reverlas. Hay penas para tres tipos de actividades ilícitas. A mí el que más me provoca fastidio es aquel que ni siquiera la ve ni la toca, que la financia. Está bien, un gurisito que cruza la frontera con unos gramos para hacer unos pesos quizá no sea el que está haciendo el daño más grande a nuestro país y puedo llegar a entender que esa pena sea excarcelable, pero aquellos que financian estos negocios me parece que no deberían tener la posibilidad de que una vez que son condenados, sus penas sean excarcelables. En ese sentido, establecemos penas que son duras. Una de ellas es de treinta años. Me han dicho: "la misma que en un homicidio"

Recuerdo al Diputado Gamou que tildaba al narcotráfico como una especie de genocidio indirecto y ese concepto me quedó girando en la mente

Por otra parte, la iniciativa establece algunas modificaciones en lo que hace a lo incautado o el producido de lo incautado en acciones relativas al narcotráfico. En la actualidad, existe la posibilidad de distribuirlo ya sea a la policía, ya sea a instituciones de beneficencia, no recuerdo la redacción actual. Lo que queremos hacer es que en cuanto al producido, exista un orden de prelación y lo primero en orden de prioridades es que vaya a instituciones que se dediquen a tratamientos de enfermos o adictos a distintas sustancias.

También estamos cambiando un artículo en el que ha sido criticada la modificación que yo propongo. El Decreto-Ley vigente establece que si una persona está fumando un porro en una plaza tiene que ser detenida, llevada ante el Juez e internada en una clínica. Mi modificación establece que el que debe ser llevado a una clínica es el consumidor conflictivo. Cualquiera que esté fumando un porro tiene que ser llevado ante un Juez, cosa que no pasa. Una de las tantas leyes que existen pero que no se cumplen. Lo que establecemos en este proyecto de ley es una símil alcoholemia.

Estuve leyendo el referéndum que se hizo en California acerca de este tema, por suerte se hizo antes que acá y nos alertó de que había muchas críticas. Una de ellas era que no establecía ningún control sobre aquella gente que conduce bajo el efecto de estupefacientes. La ciencia y los aparatos inventados dan la posibilidad de comprobar si una persona cuando conduce está o no bajo los efectos de algún tipo de droga. Me parece que hasta ahí son las modificaciones previstas. De más está decir que me gustaría que la Comisión abordara este tema.

Además, hay una agravante. Ha salido a la luz una situación que se está dando desde hace mucho tiempo: gente que tenía plantas en su casa hoy está presa. Tenemos superinflación de reclusos en nuestro país y estamos metiendo gente presa que si bien lo que hizo podrá ser censurable para algunos para otros, no, no hizo mal a nadie ni tuvo conflicto social; sin embargo, está presa por tener 3, 5, 15, 28, 29 o 30 plantas de marihuana en su casa.

Estoy abierto a contestar las preguntas que puedan surgir.

SEÑOR CERSÓSIMO.- Considero que cuando comenzamos la discusión de un proyecto de ley siempre debemos preguntarnos si la ley es necesaria, qué problemas trata de solucionar y cuál es su objetivo. Dadas las palabras del señor Presidente de la Cámara de Representantes, parece claro que es necesaria una ley. Diría que hay tres problemas importantes para solucionar: sacar del negocio del narcotráfico el suministro de marihuana, como forma de combatirlo; no castigar al consumidor, que es considerado por la ley como un enfermo y no como un delincuente en cambio, se le castiga porque para poder consumir debe incurrir en delito y dar coherencia a la legislación actual, que no sanciona ni pena el consumo, sino el suministro. Creo que ahí está el acierto de este proyecto de ley: da coherencia a la norma legal. Resulta necesario dictar una ley de este tipo a efectos de solucionar estos aspectos.

Ha habido un debate sobre estos temas, pero hay un aspecto que marca una diferencia con otros proyectos que se han presentado en la Cámara: la cantidad de cultivo para el uso personal. En algunos proyectos se establece específicamente la cantidad para ofrecer más garantías y no dejarlo librado exclusivamente al juez o a la obtención de elementos probatorios, con las dificultades que muchas veces llevan en la práctica los procedimientos policiales y judiciales. En este caso concreto, se establece el criterio de la convicción moral del juez, mediante resolución fundada. Solicito que el señor Presidente de la Cámara de Representantes nos explique a qué se debe la elección de este criterio en cuanto a determinar la cantidad de cultivo para consumo personal, cuáles son los aspectos más positivos en ese sentido y qué diferencia favorable a ese criterio considera que hay con respecto a la fijación en la ley de una cantidad determinada.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.- No traje nada por escrito y, a veces, la memoria lo traiciona a uno, pero las palabras del señor Diputado Cersósimo me hicieron recordar un elemento sobre el que quiero dejar constancia en la versión taquigráfica; posteriormente, contestaré la pregunta que se formuló.

Se habla de que la marihuana es un escalante, la puerta de entrada a otras drogas. Puede ser. Está científicamente comprobado que no hay una relación o reacción química en ese sentido. Tengo una experiencia personal y conozco la de mucha gente que ha consumido. Si una persona está angustiada y toma un vino de más, al otro día se levanta con resaca y con la misma angustia; esa noche se fuma un porro y al otro día se levanta un poco más lento y con angustia; al día siguiente, toma cocaína y al otro día se levanta con cola de paja y con angustia; consume pasta base y al otro día se levanta loco y con angustia. La escalante no fue el vino, el porro, la cocaína ni la pasta base; fue la angustia. Sumado a ello, están las estadísticas que indican que siete de cada cien consumidores de marihuana son problemáticos, cuando los consumidores de pasta base superan largamente el 50 o 60% de los consumidores problemáticos. También debe tenerse en cuenta otra estadística: cuando en Uruguay ingresa más marihuana, baja el consumo de pasta base y de cocaína; cuando ingresa menos marihuana, sube el consumo de pasta base y de cocaína. En Holanda, las generaciones conflictivas con la heroína y la cocaína son las que tienen más de treinta y cinco años. ¿Por qué? Porque después entró el negocio de los "coffee shop", etcétera.

Contestando la pregunta que formuló el señor Diputado Cersósimo, quiero decir que no hay otro proyecto de ley presentado; lo digo con muchísimo respeto. Estaba reunido con Diputados de otros Partidos a quienes pedí el proyecto de ley o sus bases, pero nadie me lo puede dar. Me han dicho que hace tres o cuatro días se publicó un esbozo de iniciativa en la página web "montevideo.com", pero como hace algunos años que estoy acá, me he acostumbrado a no discutir sobre algo que no está escrito o no fue presentado formalmente; me cuesta mucho hacerlo. Este proyecto fue presentado formalmente el miércoles 13 de noviembre, a la hora 11 y 30, en el Parlamento; por eso, es el único documento que existe, aunque tengo entendido que se van a presentar otros.

Sobre la pregunta concreta, no creo que el hombre sea el lobo del hombre; pienso que el hombre es un ser bueno hasta que me demuestre lo contrario. Trato de conducirme así en mi vida. Lamentablemente, nuestro Derecho ha actuado motivado por la patología. Quien pretende regular la sociedad desde el punto de vista patológico, seguramente no está haciendo nada bueno. Cuando uno actúa por odio, inspirado en sentimientos que no son buenos, seguramente logra un fin inmediato, pero no contribuirá a hacer una sociedad mejor. En ese sentido, como creo que el hombre es bueno, no quiero ponerle límites artificiales. Voy a poner un ejemplo que todos entenderán enseguida. Si tengo una planta y la vendo, ¿es tráfico? Yo creo que sí. Si tengo sesenta plantas y no las vendo, ¿es tráfico? No. Entonces, lo que importa no es cuánto, sino la actividad. En nuestro país hay leyes rígidas de cumplimiento flexible. Yo tiendo a creer que las leyes deben ser flexibles y de

cumplimiento rígido. Entonces, hasta que alguien no venda, no está cometiendo un delito. Por supuesto que si una persona planta tres hectáreas de cannabis va a estar sometido a una investigación. Se tendrán datos o no, pero hasta que esa persona no se para en el alambrado y da al vecino una hoja, una planta o un porro, no está cometiendo un acto ilícito.

SEÑOR CERSÓSIMO.- Actualmente, el criterio se maneja porque el porte de la dosis de consumo también está librado a criterio del juez. Hoy no está establecida la cantidad que se considera que es para consumo; los jueces la determinan, según su convicción moral. Interpreta el juez. El debate está dado en los tribunales, por lo que sería bueno ver si lo podemos solucionar por medio de la ley, eligiendo el mejor criterio que nos permita capitalizar la jurisprudencia y los casos concretos que se han suscitado.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.- Es lógico que hoy ello sea así. ¿Por qué? ¿De dónde obtiene esa persona la droga? Si esa persona tiene la droga en el bolsillo, es una ficción jurídica. ¿Por qué? Porque nos hacemos los giles. En realidad, esa persona actuó o estuvo en medio de una actitud ilícita. Entonces, hacemos un achate de alambrado para que pase y decimos: "Si tenés menos de 45 gramos de marihuana en el bolsillo te la vamos a perdonar, es para consumo personal", aunque todos sabemos que estuvo en medio de una actitud ilícita hace veinte minutos o unos días. Si, Parlamento mediante, el autocultivo está permitido, esa persona va a poder tener esos gramos de marihuana porque serán de su propio cultivo, hasta que se demuestre lo contrario. Es más: mi proyecto contiene un error. Se establece: "Quedará exento de pena el que tuviere en su poder una cantidad razonable destinada exclusivamente a su consumo personal, con arreglo a la convicción moral que se forme el Juez a su respecto, debiendo fundamentar en su fallo las razones que la han formado". Quizás se deba modificar esa parte; ya no corre más. Ingresando al análisis del articulado, quizás ese sea un error de mi proyecto de ley, ya que se contradice con la actitud que pretendo tener, que no es liberal, sino de libertad, que es distinto.

La prueba que va a tener que buscar el juez es el tráfico y no la tenencia. Si tengo una camioneta con cuatro ladrillos de marihuana, pertenezco a una familia que trabaja poco, en la que hay muchos hijos y se vive en comunidad, seguramente la estoy vendiendo. Ahora, el juez no puede procesar por eso; deberá tener pruebas o semiplena prueba de que estoy cometiendo una actitud ilícita.

¿El proyecto es perfecto? No; es una obra humana y debe ser imperfecto, como quien habla. Lo que creo es que con esto vamos alejándonos del que lucra con la salud popular y social, que es el narcotraficante. ¿Esto terminará con el narcotráfico? No; no terminará con él, pero pretende empezar un camino de alejamiento. ¿Cuánta gente muere en nuestro país en el circuito de la droga? No me refiero a muerte por sobredosis que las hay, sino al circuito de la droga, es decir, mediante una acción de narcotráfico, mediante la caída en actitud de compra. A los gurises que están enfermos de pasta base los comparo con los consejeros Nuvó o Amway: uno es consumidor y vende lo que consume. Entonces, ese chiquilín comienza a hacerse adicto a la pasta base y después la vende para bancar su adicción. Entonces, se generan grandes redes de un negocio que para el que lo hace, el que lo pensó detenidamente, reporta dinero seguro. Supongamos que en el mundo hay una bolsa de valores de estupefacientes, la cocaína la quieren en todo el mundo, la marihuana en casi todo el mundo, pero la pasta base no, a Europa no va. Entonces, venden porquería allá, porquería acá y obtienen una fidelización del cliente como pocas sustancias en el mundo. La venden barato, pero se necesita mucho dinero en el día para consumirla. Está hecho a medida de los narcotraficantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto los fundamentos que expuso el señor Presidente de la Cámara de Representantes.

Quiero aclarar que hablo a título personal es decir que no estoy representando a mi fuerza política, porque en este momento está planteada la discusión sobre un proyecto que presentarán legisladores de mi partido, y que está por entrar.

Yo creo que lisa y llanamente hay que legalizar la sustancia. Con esto quiero decir que hay que legalizar y regular el comercio de la cannabis. Voy a partir del mismo fundamento del señor Presidente de la Cámara de Representantes respecto a que actualmente no está penado el consumo. Comparto que la ilegalización de determinadas sustancias en términos históricos ha estimulado el aumento del mercado ilegal y del crimen

asociado a la existencia de ese mercado. También comparto la posición de la Comisión que, entre otros, está integrada por Presidentes que aconseja la necesidad de cambiar las políticas prohibicionistas con respecto a la droga. En el Estado no está prohibido el alcohol; sin embargo para vender sustancias alcohólicas hay que tener no solo la autorización para venderlas, sino que esas sustancias deben estar reguladas y controladas. No se puede vender cualquier tipo de alcohol. En esa misma línea, con respecto a la sustancia de la que estamos hablando en este caso, la cannabis y la marihuana, si no está penado el consumo ni el cultivo comparto que no lo esté, ¿por qué no regular y legalizar el comercio? Una persona puede querer consumir, pero no plantar en el balcón o en otro lugar en el cual no estén dadas las condiciones para hacerlo.

Aclaro que mi posición es que se debe legalizar todo lo relativo a la marihuana, ya sea el consumo, como el cultivo y la comercialización, en un mercado que regulado y con controles. Comparto que al no estar limitado ni prohibido el consumo creo que no debe estarlo, la accesibilidad hace incurrir a miles de jóvenes en delito. Y cuando un joven va a buscar marihuana y no hay, le sirve cualquier otra cosa. Yo fumo aclaro, para que conste en la versión taquigráfica, que hace mal y que está bien que no se fume en lugares públicos, y el paso del tiempo me ha llevado a fumar una marca sola, o sea que me mato a gusto con una sola marca. Sin embargo, cuando empecé a fumar, si no había la marca que me gustaba, compraba la que hubiera. Entonces, quiero saber qué posición tiene el señor Presidente de la Cámara de Representantes en cuanto a avanzar en la legalización de todas las etapas del consumo de la cannabis.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.- Con el tiempo uno se va dando cuenta que debe gobernar dentro de una sociedad que tiene determinados moldes. Entonces, para que sean eficientes y eficaces las ideas que tenemos tienen que armonizar con la sociedad en la que vivimos.

En ese sentido, en cuanto a los estupefacientes lo primero que se me ocurrió fue alejar la droga de la plata. Son los dos polos que quiero separar lo máximo posible. En una sociedad en la que abunda el narcotráfico y por lo que se está haciendo mucho dinero, no quería establecer un sistema de comercio.

También quiero decir que le tengo mucho miedo al Estado porque va a poner impuestos y después no va a ser tan malo que la gente consuma porros puesto que va a ingresar dinero como consecuencia de la carga tributaria. Por lo tanto, por ahora prefiero dejar esto fuera del acto de comercio. Si el día de mañana tenemos una sociedad que ha entendido y un Estado con una política fuerte en cuanto a advertir sobre los males ocasionados por el consumo excesivo de drogas, estaría dispuesto a rever su comercio. Si bien filosóficamente no me molesta, en este momento no me parece que nuestra sociedad esté preparada para eso. Cuando al Estado le empiezan a brillar los ojitos porque está recaudando, a veces tiene una doble moral.

SEÑOR ORRICO.- Me complace encontrar nuevamente en esta Comisión al señor Diputado Lacalle Pou.

Este es un tema que invita a la discusión.

Voy a plantear a título personal algunas cosas que me parecen importantes. En cuanto a los impuestos que mencionó el señor Presidente de la Cámara de Representantes, recuerdo mi examen de Economía Política. En aquella época hace más de treinta años se decía que cuando se hablaba del consumo de cigarrillos había una discusión entre los Ministros: los Ministros de Economía querían que hubiera mucho consumo porque se recaudaba más y los Ministros de Salud Pública decían que no porque fumar provocaba mucho daño. Esa discusión está superada plenamente porque ya se sabe que el Estado gasta mucho más como consecuencia de los daños causados por el cigarrillo que lo que puede recaudar. Estos estudios comenzaron a hacerse en Inglaterra hace muchos años y actualmente están confirmados en todo el mundo. Todos saben que la recaudación no alcanza a cubrir las horas de CTI, las faltas al trabajo y todas las calamidades que el consumo provoca.

Por otra parte, considero que la humanidad en todas partes del mundo viene perdiendo por goleada la batalla contra la droga. Pablo Escobar sería un nene de pecho al lado de los nenes que hay ahora atrás del comercio de la droga. La droga tiene una capacidad de infiltración y de corrupción que es imposible frenar por parte de ningún Estado del mundo. El ejemplo de México es tremendamente trágico con más de treinta mil muertos.

Desde el punto de vista estrictamente penal no voy a hablar desde el punto de vista médico ni del de las personas que trabajan contra la droga como adicción, no hay duda de que legalizar traería como consecuencia

que no hubiera mafia y esto es algo que se debe tener en cuenta. En ese sentido, comparto la idea básica de este proyecto.

Desde ya digo que no comparto las penalizaciones propuestas; yo creo que todos los delitos deben tener un mínimo de prisión. Parto de una concepción de filosofía política en materia penal. Pero más allá de eso, me parece correcto que la sociedad uruguaya empiece a discutir este tema a calzón quitado permítanme la expresión, que es muy gráfica, aunque no académica y sin prejuicios, para poder ver qué resultados se podrían obtener. Naturalmente, puede pasar que nos equivoquemos y que los resultados no sean los previstos, pero creo que la prohibición como está dada hoy, no tiene sentido. Tengo la impresión de que las personas que actualmente están detenidas no son un peligro para la sociedad uruguaya y no se justifica apartarlas de la sociedad que es uno de los fines de la prisión. Digo esto con mucho respeto y sin haber leído el expediente.

No soy partidario de poner límites si no se demuestra que una persona está comercializando. Sí soy partidario de dar el paso siguiente, es decir que si se permite consumir, se debe permitir comercializar en las mismas condiciones que el tabaco. La experiencia histórica nos muestra que, por ejemplo, la ley seca de los años veinte en Estados Unidos provocó la aparición de Al Capone. O sea que hay antecedentes; no estamos inventando nada. El negocio de la droga es grande porque es clandestino; el día que no lo sea no será un negocio tan brillante. Por lo tanto creo que hay que avanzar en estos temas.

Como abogado siempre tuve terror a la expresión "consumo razonable"; esto ya lo conversé con mis compañeros de Comisión. ¿Qué es consumo razonable? Si una persona pasa por el aeropuerto y compra cuatro cartones de cigarrillos, capaz que a alguien se le ocurre que eso no es razonable. Yo no sé por qué el individuo no puede llevarse los cuatro cartones y tenerlos para todo el año. ¿Por qué no puede ser así? Además, la legislación es complicada en algunos aspectos. Por ejemplo, si yo invito gente fumadora a mi casa y se queda sin cigarrillos, si soy fumador le puedo dar los míos; esto es algo común. Pero, si hago lo mismo con un porro estoy cometiendo un delito porque no es para mi consumo, sino que estoy distribuyendo. Si alguien organiza una fiesta en la que se fuman porros, el que lleva la droga y la distribuye es delincuente y los demás, no. Me parece que esto no está bien, que no da garantías y que no cumple con los objetivos que teóricamente se imponen cuando se sanciona una legislación de esta naturaleza.

En definitiva, me parece correcto que se empiecen a discutir estos temas porque nosotros representamos a gran parte de la sociedad, pero además, debemos empezar a discutir con todos los integrantes de la sociedad civil que piensen que tienen algo que aportar, partiendo de la base de que, así como estamos, es una batalla que creo la humanidad está perdiendo desde hace rato.

Reitero que mis expresiones son a título personal porque ni a nivel del Frente Amplio ni de Asamblea Uruguay hemos discutido formalmente estos aspectos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Presidente de la Cámara de Representantes por haber venido y le aseguramos que en el correr de este año comenzaremos a tratar el proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.- Agradezco que me hayan escuchado. Es un gusto estar nuevamente por aquí.

(Se retira de Sala el señor Presidente de la Cámara de Representantes)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, integrada por los doctores Alejandro Sciarra Caubarrere y Fernando Aguirre y por el procurador Alejandro Sciarra Marguery.

Como ustedes saben, está a consideración un proyecto de ley que refiere a embargos y arrestos de buques de bandera nacional o extranjera. Como en la Comisión hay cierto grado de acuerdo para resolver rápidamente este tema, nos pareció de orden invitarlos para conocer su opinión. Sabemos que hay legisladores no solo de esta Comisión que ya han tenido contacto con miembros de la Asociación.

SEÑOR AGUIRRE.- Yo voy a realizar una exposición general y el doctor Sciarra Caubarrere va a hablar específicamente del embargo de buques pesqueros, que es el tema candente y urgente.

La Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, con el trabajo de técnicos de todas las instituciones, en estos últimos años preparó un proyecto de ley que intentaba actualizar nuestro derecho marítimo en tres o cuatro puntos, ya que lo que dispone el Código es obsoleto, no se aplica y crea constantemente juicios, litigios y problemas.

Ese proyecto tenía un capítulo sobre el embargo de buques que ahora se transformó en un proyecto autónomo; el embargo de buques es el tema más problemático desde hace años. Desde 1980 la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo ha hecho varios anteproyectos de ley sobre los embargos. En la década del noventa hubo uno que tuvo media sanción del Senado y que no pasó a la Cámara de Representantes, y luego hubo otro que tuvo media sanción en esta Cámara y que no pasó al Senado. Es una asignatura pendiente que tenemos desde hace mucho tiempo. Hay que legislar al respecto para dar claridad y seguridad a las partes y para evitar que el embargo se use como forma de extorsión, algo que sucede ahora.

El Código de Comercio es muy restrictivo con los embargos. Eso ha provocado una reacción de la jurisprudencia que por diferentes vías interpretativas decidió que la norma no era aplicable; de hecho, siempre se decreta el embargo.

Cuando un acreedor me solicita un embargo, yo siempre digo que todo depende del Juez que me toque. Y después de que el Juez me dijo que sí, quizás tenga que enfrentar un reclamo por daños y perjuicios y no sé qué opinará el Tribunal, puesto que se trata de un tema jurídico opinable. Entonces, todo se transforma en un caos. Desde el punto de vista del deudor, del armador del barco que detienen, no puede levantarse el embargo rápidamente con una sustitución a través de una garantía razonable. Por lo tanto, se encuentra con que el barco está parado durante semanas. Obviamente, se trata de Jueces que no tienen especialización en derecho marítimo y no saben el daño que causan. Por lo general se solicita un inmueble como garantía, pero es muy difícil que el armador extranjero pueda cumplir con ese requisito. Además, no se admite una garantía bancaria ni el seguro que tiene el barco

Se trata de una serie de dolores de cabeza y con este proyecto queremos dar seguridad.

Lo primero que podemos destacar de esta iniciativa es el principio de jurisdicción más próxima. Esto quiere decir que el Juez puede embargar el barco que tenga más próximo a su jurisdicción. Todos sabemos que esto no es así en el Código del siglo XIX, que establece que los embargos se hacen en el país de la bandera, pero en aquella época los barcos ingleses eran de bandera inglesa y los barcos españoles eran de bandera española. Actualmente todos tienen la bandera de unas islas perdidas o de lugares insólitos, en los cuales el barco no va a parar nunca; por lo tanto, nunca será posible detenerlo. Yo contaba como anécdota que una vez pedí el embargo de un barco ruso y resultó que tenía bandera de Bolivia; había que esperar que el barco llegara a Bolivia para poder embargarlo. Es una locura.

Ante esa realidad del Código, por diferentes vías interpretativas y por el artículo 531.1 del Código General del Proceso que enuncia el principio de jurisdicción más próxima los Jueces dicen que tienen jurisdicción para parar cualquier barco que entre en aguas uruguayas. Eso es razonable. Como soy abogado de los que tienen crédito contra el barco, generalmente yo hago juicio contra los armadores. Con el doctor Sciarra Caubarrere trabajamos desde lugares opuestos, pero los dos vemos que esto hay que regularlo bien para tener reglas claras.

El proyecto de ley empieza por distinguir el término "embargo", que puede tener dos significados. Uno, es el embargo como prohibición de enajenar; yo embargo un barco inscribiéndolo en el registro de buques. Tiene que ser un buque de bandera nacional porque, de lo contrario, debería ir hasta el país de registro. Otro significado es el que denominamos "arresto": la prohibición de salida del puerto del buque. Como eso se hace con un buque de bandera extranjera, se distingue entre bandera nacional y bandera extranjera.

Los buques de bandera nacional se embargan inscribiéndolos en el Registro Nacional de Buques. De esa manera no puede venderse y el acreedor queda perfectamente garantizado. Entonces, no tiene sentido que le prohíban salir del puerto; lo ideal es que se pueda trabajar para pagar la deuda. Si el barco queda en el puerto, termina siendo un montón de chatarra y no se va a poder pagar nunca la deuda.

En cambio, el embargo de un buque de bandera extranjera no se inscribe en ningún registro. ¿Qué sentido tiene inscribir en Uruguay un embargo de un barco con bandera de Liberia? Digo esto porque el día que se vaya a comprar se pedirá el certificado de libre de embargo de Liberia y no el uruguayo. Entonces, la medida cautelar con el buque de bandera extranjera es el arresto y la prohibición de salir del puerto.

Para embargar un barco hay que presentar una garantía. Los Jueces raras veces se dan cuenta del problema que implica parar un barco que entra dos horas al puerto y se va. Por lo general no se piden garantías bancarias porque se argumenta que los bancos pueden fundirse.

Como saben, los barcos vienen con su seguro de lo que se llama el P&I Club Protection and Indemnity Club, una asociación de compañías poderosas y serias, de las que hay una docena en el mundo. Son seguros mutuales y los armadores son los socios; cada uno tiene dos mil o tres mil barcos. No es pensable que se fundan y, además, son los que dan el seguro de responsabilidad civil a los buques. Yo tengo pocos embargos de buques porque hablo con el P&I Club que cubre el problema y estoy tranquilo. Si hubo un embargo, habrá que sustituir la garantía. Se presenta un escrito conjunto y se levanta.

Cuando un abogado, porque no sabe de esto porque no es especialista en derecho marítimo y desconoce esa realidad, o porque de mala fe quiere causar daño y extorsionar para que se le pague un crédito que inventó, se niega a aceptar la garantía del P&I Club todos estamos de acuerdo en que brinda garantías plenas, comienza un litigio para saber qué tipo de fianza se consigue y todo se prolonga. Es por ello que en el proyecto se propone reconocer a los clubes P&I, aunque ya lo están por el Decreto Nº 289/10.

SEÑOR BORSARI.- ¿El barco queda inmovilizado?

SEÑOR AGUIRRE.- Así es, señor Diputado, con pérdidas enormes. El doctor Sciarra Caubarrere ahora va a contar la tragedia de los buques pesqueros.

A través del Decreto Nº 289, de setiembre de 2010, el Poder Ejecutivo resuelve que para entrar al puerto el buque debe tener un seguro con un P&I Club un club de aseguradores del casco y las máquinas, de responsabilidad civil y cobertura de daños al medio ambiente, y de remoción de restos. Todos estamos de acuerdo en que un barco no debería navegar sin un seguro del P&I Club. Si choca a otro barco, si sufre un abordaje, si se incendia, si se le caen los contenedores al agua o si choca con el muelle o con una estructura portuaria, causa daños millonarios. Es por ello que debe contar con un seguro.

El proyecto establece que con la garantía del P&I Club los Jueces deben levantar el embargo. También se habla de las compañías de seguros instaladas en el país, que cuentan con depósitos en garantía de sus obligaciones, exigencia que estableció la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central. Por lo tanto, hay garantía de solvencia.

Por otra parte, el proyecto de ley habla de los parámetros para fijar el monto de la contracautela, tanto para trabarlo como para liberarlo. Puede pasar que yo tenga un crédito de US$ 1:000.000, aunque el barco no lo valga, pero quiero pararlo y cobrar. En tal caso, el Juez puede decirme que deposite el monto reclamado en garantía. Yo conozco clientes que depositaron ese dinero para parar un barco, pero no todo el mundo puede hacerlo. ¿Cuáles son los daños que causa un barco si está detenido? Son daños enormes. Por día los costos de puerto, cuando el barco está parado dos o tres meses, son muy elevados. Entonces, la deuda con el puerto, con la ANP es tan grande que lo abandonan y queda haciéndose chatarra en el Puerto porque no hay manera de levantarla.

Si el Juez calculara una garantía de lo que puede costar dos años de juicio el barco parado, tampoco sería posible. La idea es que como el embargo se levanta cuando aparece el P&I Club y, además, por decreto, no puede entrar al puerto si no cuenta con un P & I Club, la detención del barco no puede durar más de diez días. Va a estar como contracautela el costo calculado por un perito por tener daños o tener que pagar por utilización de puerto o por tripulación en un plazo máximo de diez días. Nuestra aspiración es que con esto termine el asunto.

Agregamos una serie de normas procesales y trámite urgente. La idea es obligar a los Jueces a que en 24 horas decidan tanto el embargo como el levantamiento. Desde luego, alguien me dijo que eso era irreal, los Jueces no van a cumplir. Pero por lo menos tengo una norma que lo va a establecer y no me pueden contestar:

"La doctora se llevó un expediente a la casa para estudiarlo y vuelve el jueves; o está enfermo el nene de la actuaria y la empleada que hace los oficios está con mucho trabajo, venga la semana que viene". Queremos que por ley se establezca que estas medidas son urgentes, deben tomarse sin más trámite y a gran velocidad.

Además, la ley establece el principio de jurisdicción más próximo, o sea la jurisdicción del Juez donde está el barco. Esto ya estaba contemplado en el Tratado de Montevideo en 1940, en la Convención Interamericana de Medidas Cautelares de 1979 y también en el Código General del Proceso. Establecemos el "forum arresti" término en latín de uso universal, es decir, el Juez que arresta el barco, decreta una medida cautelar y pasa a tener jurisdicción en el juicio de fondo. Es una buena idea. Pero para contrarrestar eso establecimos algo que extrajimos de una de las convenciones más modernas que hay sobre el tema: el arrestado igual puede, dando otra garantía, pedir ir al país de la jurisdicción inicial. Se inicia un procedimiento para poder salir de la jurisdicción uruguaya, sobre todo si las partes están de acuerdo, y luego aplicamos las reglas generales de medidas cautelares del Código General del Proceso.

Me fijé en el artículo que está en el proyecto y dice "los artículos 530 a 536 del Código General del Proceso". Me temo que en alguna copia sucesiva de borradores se perdió una línea, porque los artículos 530 a 536 refieren solo a los exhortos internacionales sobre embargos. El proyecto original establece que las normas sobre medidas cautelares de los artículos 311 a 317 y 530 a 536 del Código General del Proceso serán aplicables en lo pertinente a las medidas cautelares sobre buques. Es decir, pediría que agregaran 311 a 317 porque es importante. En este intercambio de ideas que hemos tenido con los operadores pesqueros, con los armadores, con el Centro de Navegación, con los abogados de todos lados, algunos han dicho que hay que establecer que todas las medidas son inapelables. No, la apelación es un derecho esencial. Los Jueces se equivocan. Tanto en el caso de que me embarguen, me levanten el embargo o me lo nieguen, yo tengo derecho a apelar. La solución no está acá, pero en el artículo 315 del Código General del Proceso se establece que tanto las medidas que traban el embargo como las que sustituyen a la garantía, son apelables sin efecto suspensivo. O sea, la medida se traba, luego se discute, pero el embargo no tiene efecto suspensivo. Es decir que con las reglas generales no hay necesidad de declarar la inapelabilidad; con las reglas generales es suficiente y a ellas nos remitimos.

Nosotros creíamos que con esto estaba terminado el tema embargo, por lo menos teníamos reglas claras y no iba a pasar lo que sucede actualmente, es decir, que nadie sabe cuál es el derecho vigente y depende de la opinión del Juez en temas muy confusos. Pero nos encontramos con la crisis de los pesqueros a la que se va a referir el doctor Sciarra. Nos obligó a agregar un último artículo específico sobre los pesqueros, que lo hemos conversado con todas las partes y no es la solución perfecta pero creemos que encamina a evitar, justamente, los embargos extorsivos.

SEÑOR ORRICO.- En primer lugar, quiero agradecer a los amables invitados que vengan a aclarar algunas dudas.

El derecho marítimo y ustedes lo saben mejor que yo es una cuestión muy específica. Personalmente, nunca tuve nada sobre derecho marítimo, de manera que comprendan que a veces es muy difícil ubicarse fácticamente.

El artículo 5º dice que la sentencia de sustitución de embargos será inapelable en primera instancia. Este artículo refiere a la contracautela y señala que "La fianza otorgada por un Club de Protección de Indemnización, deberá contener una admisión expresa"... etcétera. Y luego dice, repito, que la sentencia de sustitución de embargos será inapelable en primera instancia.

SEÑOR AGUIRRE.- No, eso no está.

(Diálogos)

SEÑOR ORRICO.- Pido encarecidamente disculpas porque no lograba entender por qué estaba puesto esto.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una aclaración. En realidad, el problema es que se estaba trabajando con modificaciones que se querían introducir sobre el borrador del Repartido 403 pero que no está en ese Repartido.

(Diálogos)

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- Quiero aclarar por qué mi presencia en esta sala.

Si bien soy miembro de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, no puedo ocultar que represento los intereses de armadores pesqueros de bandera extranjera, la mayoría de ellos españoles o "joint ventures" con ingleses que están operando en el sur del Atlántico. Gran cantidad de barcos operan todo el año desde hace más de diez años. La gran mayoría de los barcos que están ingresando a los puertos uruguayos lo están haciendo desde el año 2000, 2001, 2002 o sea no son barcos que han venido una o dos veces en veinte años sino que lo hacen regularmente todos los años. Cuando ingresan al Puerto uruguayo no solamente están pagando los derechos portuarios sino que además hay un movimiento alrededor de cada uno de esos buques por lo cual ingresa al país muchísimo dinero ya que descargan sus buques en el Puerto de Montevideo directo a contenedores refrigerados para que salgan desde aquí rumbo a distintas partes del mundo. Además, se aprovisionan en el Uruguay tanto de combustible como de víveres y, evidentemente, producen el cambio de tripulación. ¿Cómo está conformada la mayoría de esta tripulación? La tripulación está conformada por españoles y de otras naciones. Dependerá de cada uno de los buques, pero en su gran mayoría hay una gran cantidad de tripulantes peruanos que son contratados a través de empresas en Perú y que ingresan a Uruguay con el único fin de embarcarse en esos buques.

El tema no es nuevo, si bien esta vez se ha intensificado en forma grave; tuvo su primer empuje hace unos cinco años atrás con algún tipo de medida realizada por dos colegas en nuestro país, uno es "El chileno" chileno de nacionalidad pero egresado de nuestra Universidad y el otro uruguayo. Ellos han utilizado de forma muy inteligente los defectos de nuestro sistema procesal en materia de embargos para transformar la prohibición de zarpe en una suerte de chantaje. Todos sabemos que barco parado no produce flete. Este no vende flete pero no sale a operar, no sale a capturar y, por lo tanto, cada tripulante que está arriba de ese buque pierde mucho dinero porque cobran a la parte. Algunos tripulantes tienen un sueldo mínimo y después cobran a la parte; la oficialidad, normalmente, solo va a la parte. Por tanto, puede pasar que un Juez y es lo que critico de nuestro sistema, utilizando las disposiciones de nuestro Código General del Proceso a los efectos de analizar el peligro de lesión del derecho de un tripulante, se olvida de analizar la lesión de cuarenta tripulantes más que hay dentro del buque. Es decir, por proteger a uno, desprotege al resto.

Una de las cosas que quiero dejar en claro es que mis clientes en ningún momento pretenden que se coarte la prohibición de zarpe de buques de bandera extranjera. Lo que quieren es tener la seguridad jurídica de que en caso de tener juicios tengan la seguridad jurídica de que si son líneas regulares como la mayoría de ellos, que están hace diez años o más acá y no es el primer juicio que tienen, no se les establezca una prohibición de zarpe que los obligue a constituir garantías que tienen costos altísimos. Además, ninguna de esas garantías por nuestro propio sistema y por cómo está siendo usado por nuestro colega, se ha transformado prácticamente en una estafa procesal. Existió el caso de un buque de bandera británica que levantamos dos prohibiciones de zarpe, con práctico a bordo, y ya largando amarras recibió la tercera prohibición de zarpe por reclamos que ninguno de ellos es inferior a US$ 250.000 y muchos de ellos superiores a medio millón de dólares. Quisiera saber qué obrero uruguayo puede llegar a reclamar esa suma en un juicio laboral. No hablamos de un gerente, que también sería muy difícil, estamos hablando de marineros. Por más que cobren en la parte, el monto del reclamo da para sospechar algo extraño.

Uruguay, en los últimos años, a nivel de puerto, ha venido haciendo grandes inversiones y las quiere seguir realizando. Ahora, ¿esta es la forma de incentivar esas inversiones? ¿Queremos construir una terminal de pesca especializada para facilitar y alivianar el problema de espacio en el Puerto de Montevideo? Bueno, si vamos a hacer una inversión solamente porque estamos echando a empresarios extranjeros algunos se han ido, va a ser muy difícil que podamos conseguir alguien dispuesto a realizar ese tipo de inversión.

Es claro que todos quieren volver a Montevideo porque está colocado estratégicamente en forma ideal para todos aquellos buques que operan en el sur Atlántico. Además, tienen otra traba: como la mayoría de ellos están operando en la zona de las Islas Malvinas no pueden hacerlo en puertos argentinos y tienen problemas de costos en los puertos brasileños; es decir que aparte de problemas que van más allá de los costos, están los

operativos. Para ellos, el puerto ideal es el de Montevideo, y quieren volver, pero ya se han ido. Es cierto lo que se señala en la prensa en cuanto a las empresas que se han ido. Una de las empresas que represento estaba operando en Uruguay con quince buques y, por ahora, no viene más, hasta tanto se le den seguridades jurídicas. No importa juicios ni prohibición de zarpe razonable; están dispuestos a asumirlos, pero quieren tener rapidez, soluciones y garantías de que no se entrará en una suerte de detención.

¿Cuánto cuesta un buque pesquero detenido en Uruguay, y me refiero solo al costo del muelle, sin incluir el resto de los costos, como el mantenimiento de la tripulación? Aproximadamente US$ 30 o US$ 40 por hora. Supongo que el costo total debe ser de aproximadamente US$ 100 por hora, por el hecho de estar detenido allí, sin incluir otros conceptos y, por supuesto, sin incluir la pérdida por estar sin operar. No tengo los números en la cabeza porque son muy importantes. Tampoco está estimada la pérdida que significa para el Puerto de Montevideo el hecho de que el buque esté inoperante por los gastos en los que no se incurre.

Reitero: ¿por qué es necesario un sistema claro? Para evitar lo que, en mi opinión, es una estafa procesal. En este momento, tengo no menos de veinte juicios con ese entorno de cifras. ¿Cómo se llega a solucionar? Una jueza me dijo: "Doctor: ¿por qué no arregla?". ¿Voy a arreglar con un revólver en la cabeza? De ninguna manera, porque voy a llegar a pagar una cifra que no pagaría y, además, porque tengo la plena seguridad de que ningún juez va a dictar sentencia o a condenarme por esa cifra. No solo eso, sino que, además, el tripulante se llevará la mínima parte de la cifra por la que se haga el arreglo. Esa es la realidad: la mayor parte se la lleva el abogado, que les hace firmar cesiones de contratos está en los expedientes, del crédito por el juicio y, además, les hace conformar una especie de sociedad en la que obliga a los tripulantes a no transar por sí solos en sumas inferiores al 80% del reclamo y sin la aprobación de todos los que integran la sociedad. Eso está agregado en los expedientes, por lo que puedo decirlo con absoluta tranquilidad. Si uno de los tripulantes quiere transar, debe llevar su propuesta al abogado, quien la someterá a consideración de un sistema societario en el cual cada uno de los tripulantes votará de acuerdo con el monto de su reclamo voto calificado y ahí se verá si lo autorizan o no a transar.

SEÑOR CERSÓSIMO.- ¿Esas reclamaciones que existen actualmente y que han dado lugar a este planteo son colectivas o individuales?

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- Son individuales, porque, precisamente, la estrategia que se utiliza es dividirlas en distinta cantidad de juzgados; algún reclamo podrá ser en conjunto de dos tripulantes, pero la mayoría son individuales. Hay juzgados que han divisado el problema y no han hecho lugar a este tipo de medidas cautelares. A partir de que no logran la prohibición de zarpe, el reclamo va cayendo porque el tripulante, al no ver un resultado rápido y eficiente, se desinteresa y se embarca en otro buque, incluso en algunos que no vuelven a tocar suelo uruguayo. Seamos claros: son tripulantes que solo utilizan Uruguay para embarcarse en los buques.

Con respecto a los P & I Club, que figuran en el proyecto original, puedo decir que me ha tocado utilizarlos. Muchos de ustedes han conocido grandes accidentes marítimos que ha habido en Uruguay con contaminación, como el buque San Jorge, el Sirius hace menos tiempo o los buques coreanos que se han incendiado en el Puerto de Montevideo y han provocado cierta contaminación. Los P & I Club tienen una cobertura total por todos los daños que se produzcan por contaminación. Entonces, el buque que no puede entrar sin la cobertura de P & I Club, ahora va a tenerla. Eso debe ser tenido en cuenta. Todos los gastos del buque San Jorge los pagó el P & I Club, así como los gastos del Sirius, y otros buques pesqueros que han tenido algún siniestro en el puerto los han pagado o los están pagando los P & I Club. ¿Cuál es el problema? Que no cubren las reclamaciones salariales de los buques pesqueros. ¿Por qué? Porque más allá del problema concreto de que nuestro sistema, que adolece de varios defectos, está siendo utilizado para realizar esta suerte de estafa o de chantaje como quiera llamársele, en el reclamo de salarios se parte de la base de que hay voluntad o decisión del empleador de no pagar los salarios. Por lo tanto, el seguro no cubre ese tipo de situaciones porque hay participación del empleador. Las compañías de seguros sí podrían garantizarlo mediante seguro de caución, pero se nos plantean problemas prácticos a nivel judicial y hay exigencias desniveladas. Rápidamente se dispone una prohibición de zarpe, sin evaluar los daños que se producen al resto de la tripulación, pero cuando salimos a tratar de sustituir esa medida a efectos de que el buque siga operando y, por lo tanto, generando dinero, tanto para el armador como para los tripulantes, así como también para Uruguay, nos encontramos en una suerte de tener que rogar, por lo menos, a los tribunales rapidez en la solución de los problemas y la aceptación de las garantías, con el cumplimiento de una cantidad de

formalismos muy grandes y encontrando trabas como la no aceptación de la fe pública de los escribanos. Hemos llegado a presentar cartas de garantías certificadas por escribana pública en las que se dice que los firmantes, además de ser quienes firmaron, tienen suficientes facultades para firmar esa carta de garantía, según poder que ha visto y tenido a la vista la escribana así lo señala, con poder en vigencia a la fecha también lo señala la escribana y en los juzgados, además de presentar el testimonio y el poder, nos exigen presentar el certificado de registro de vigencia, cuando el escribano lo dice. Hay un problema de desconocimiento de la fe pública de los escribanos, lo que me ha llamado poderosamente la atención. Esa es una de las tantas trabas que estamos viviendo al momento de liberar los buques. Parece que uno puede solucionar esas trabas, pero conociendo cómo funciona nuestro sistema, cuando ponen una traba hoy, actuando con gran diligencia, rogando y caminando de rodillas por los pasillos de nuestra Administración Pública, rara vez se logra solucionarlo en el día.

Entonces, de alguna manera, es necesario establecer reglas claras para que los jueces sepan cómo pueden caminar ante este tipo de medidas. El único problema es la urgencia. Debemos lograr que los buques, aun cuando se les establezca una prohibición de zarpe, en veinticuatro o cuarenta y ocho horas estén de vuelta, con todas las garantías para el tripulante, porque el tripulante merece las garantías; más allá del caso concreto que se menciona, a veces, hay reclamos justos que son merecedores de ese tipo medidas. No obstante, cuando un buque viene todos los años, no veo cuál es el peligro, ya que no va a dejar de venir porque tenga un juicio; sería como exigir a todas las empresas una garantía porque al año de haberles iniciado un juicio laboral pueden caer en insolvencia. Con la misma facilidad con que pueden caer en insolvencia se puede ir el buque. Esa es la realidad. No se van a ir porque el Puerto de Montevideo reporta muchos beneficios y muchas utilidades a todos aquellos buques que están operando en el Atlántico Sur.

SEÑOR AGUIRRE.- El doctor Sciarra Caubarrere ha explicado muy bien el problema, que es una patología, porque están siendo extorsionados. Así como él dice que habitualmente es abogado de los barcos, de los seguros de carga o de los acreedores de los barcos y, generalmente, está del otro lado del mostrador, lo que está pasando es una extorsión en la que el obrero se lleva una mínima parte; quien lleva la mayor parte son los abogados que armaron esto. Nosotros creíamos que nuestro proyecto solucionaba este problema, pero cuando conversamos con los armadores pesqueros, nos dijeron que ninguna compañía de seguros del mundo daría una cobertura por deudas laborales. Se pueden cubrir los daños por accidentes laborales, pero no pagar los sueldos no es un riesgo. El problema es que esto es un invento. Un colega me contó que le habían trabado una medida y que cuando preguntó a los dos testigos si sabían que a los trabajadores se les debía plata, le contestaron que sí, pero al preguntarles cómo lo sabían, contestaron: "Los conozco del boliche de 'los peruanos'". ¡No son testigos de nada y menos de que se debía a los trabajadores medio millón de dólares! Jamás iban a ganar medio millón de dólares, aunque trabajaran cien años en el barco. No obstante, les trabaron un embargo por medio millón de dólares y tuvieron que salir a buscar una garantía bancaria. El banco les exigió que depositaran medio millón de dólares para darles la garantía, lo que tardó veinte días y el barco estuvo parado. Además, como hacen los embargos de a uno, cuando se logró dar la garantía y levantar el embargo, entró el oficio siguiente y volvieron a trabar un embargo. Si sucede dos o tres veces no se sostiene. No son empresas multinacionales, sino empresarios con cierta solvencia; no pueden dar garantías ilimitadas por sumas millonarias. Y quedan con el barco parado o ceden a chantajes.

No sabíamos qué hacer porque el proyecto que elaboramos fue hecho con abogados trabajando en función de situaciones normales, pero descubrimos una falla provocada por demandas de mala fe. Entonces, se nos ocurrió lo siguiente. Supongamos cuál puede ser el monto de una demanda razonable de un tripulante. Ese monto puede ser US$ 20.000, como mucho. Entonces, consideramos establecer el doble. El monto de los créditos laborales de menor cuantía que se establece en la Ley Nº 18.572 es de aproximadamente $ 81.000, que además tiene la ventaja de que la Suprema de Corte de Justicia lo actualiza cada tanto. Entonces, sugerimos establecer diez veces ese monto: $ 810.000, que representa aproximadamente US$ 45.000. Hasta ese monto, el juez puede declarar los embargos sin contracautela. El trabajador no tiene cómo dar garantías, pero está garantido. Si el armador deposita US$ 45.000, por orden del juez se debe levantar el embargo sin más trámite y sin ninguna chicana procesal. Ni le dan vista; él tiene el dinero a su disposición y punto. Consultamos a los armadores y dijeron que si ante una demanda laboral tenían que poner US$ 45.000 de garantía, lo hacían de inmediato. A cualquiera le duela poner US$ 45.000, y si tienen tres o cuatro demandas van a tener que poner esa cifra tres o cuatro veces, pero es preferible esto a tener tres o cuatro demandas por más de medio millón de dólares, porque a eso no llega nadie.

Entonces, proponemos agregar al proyecto un artículo 10 que establezca lo siguiente: "10.1) El solicitante de una medida cautelar contra un buque pesquero de bandera extranjera, por créditos laborales menores a diez veces el monto establecido en el artículo 19 de la Ley Nº 18.572, de 13 de diciembre de 2009 para los procesos laborales de menor cuantía, estará exonerado de prestar contracautela. [...] 10.3) El solicitante de una medida cautelar contra un buque pesquero de bandera extranjera, por créditos laborales que excedan el monto referido en el numeral 1 de este artículo, podrá pedir su arresto (interdicción de salida de puerto) pero en ese caso deberá: a) probar en forma estricta los fundamentos de crédito y la verosimilitud del monto reclamado," cosa que actualmente no se hace "b) otorgar contracautela en forma por todos los daños y perjuicios que la medida pueda ocasionar". Pensamos que esto puede impedir que las demandas multimillonarias absurdas que, si se quiere, se pueden hacer igual no traben la salida del buque y se usen para extorsionar. Además, establecemos que si el propietario, armador o explotador del buque pesquero deposita el total de la suma reclamada más el 10% para ilíquidos, el embargo se levanta inmediatamente.

Sabemos que esta no es la solución perfecta, pero creemos que es la forma de mantener garantidos a los trabajadores para todas las demandas razonables que puedan existir. Además, esto impide a la justicia laboral decretar los embargos por sumas absolutamente disparatadas que solo sirven para extorsionar sin dar las garantías suficientes.

Este es el borrador de un agregado que hice llegar al señor Diputado Pozzi porque es uno de los firmantes del proyecto que creemos va a impedir los embargos extorsivos.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Los visitantes han sido muy claros; de cualquier manera, quiero hacer dos preguntas.

Una es sobre el artículo 6º, con respecto a las veinticuatro horas, porque la rapidez que se pide me deja alguna duda. El doctor Aguirre explicó muy bien, pero pienso que quizás pueda establecerse otro plazo que no sea largo. Me temo que veinticuatro horas en virtud de experiencias que seguramente todos hemos tenido en asuntos judiciales de cualquier tipo sea un período muy corto. Pienso que, por ejemplo, podría ser de setenta y dos horas, sin llegar a extremos que provoquen denegatoria de justicia.

La otra pregunta tiene que ver con las demandas a las que hizo referencia el doctor Sciarra Caubarrere. Quisiera saber a qué tipo de accidente o de lesión se atribuyen las demandas de US$ 200.000, US$ 400.000 o US$ 500.000.

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- Con respecto a las veinticuatro horas, es comprensible el planteo del señor Diputado Borsari Brenna. Yo he logrado liberar buques en veinticuatro horas. Esto se puede hacer cuando nos encontramos con Jueces realmente colaboradores, pero es raro que ocurra.

Si analizamos el Código General del Proceso, vemos que los juicios ordinarios son cortos, pero los plazos se van extendiendo por la burocracia del sistema. En algunos casos se han ido acortando en virtud de ciertas modificaciones, como las notificaciones electrónicas, etcétera. Mi miedo es que si se establecen setenta y dos horas, se transformen en cien o en ciento setenta y dos horas. Prefiero que se establezcan veinticuatro horas para poder presionar. Entonces, si se transforman en cuarenta y ocho o setenta y dos horas, estamos todos felices.

En lo que respecta a los accidentes, voy a poner algunos ejemplos. Uno de ellos es el de un peruano que desembarcó en Montevideo. Los costos de traslado van por cuenta del armador, que lo mandó a su casa en Perú en el período normal de cambio de tripulación. A los quince días de su desembarco apareció muerto en su casa y el abogado sostuvo que había sufrido un accidente en el buque quince días antes que le había producido la muerte. ¡Quince días después! Se presentó un reclamo de más de medio millón de dólares en base a un informe técnico forense realizado en Perú que, cuando fue analizado por los médicos forenses en Uruguay, dedujeron que la muerte se produjo por un aneurisma. Todos sabemos que yo me puedo morir de un aneurisma y caerme redondo en este lugar sin que exista un accidente de trabajo.

El otro reclamo por accidente de trabajo que tuve fue por una rotura de meniscos, algo que se puede producir en un barco, jugando al fútbol, corriendo, caminando o en cualquier otra situación.

En contraposición a esto, quiero decir que en este momento estoy llevando adelante un juicio por accidente de trabajo a raíz del cual un trabajador perdió un ojo y tiene fractura de cráneo por un golpe recibido al operar una máquina en plena pesca, y el reclamo es de US$ 50.000, en base a la ley el Banco de Seguros sostiene culpa grave. No sé si US$ 50.000 es razonable, pero es lo que se está reclamando por el accidente de trabajo de un hombre de treinta y ocho años con dos hijos que perdió un ojo, tiene fractura de cráneo y quedó imposibilitado para trabajar. Sin embargo, por un menisco reclaman medio millón de dólares.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- ¿El reclamo lo hace el Banco de Seguros?

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- El reclamo se basa en la culpa grave. El Banco de Seguros del Estado cubre por el seguro obligatorio, pero sosteniendo que existió culpa grave del empleador se reclama un plus de US$ 50.000. Doy este ejemplo para mostrar los distintos tipos de reclamos.

¿Cómo inflan estas cifras? Fundamentalmente en base a horas extra. Sostienen que al obrero se le exige trabajar treinta horas por día; no sé como llegamos a esto porque los días tienen veinticuatro horas. Parto de la base de que se está diciendo que el trabajador no duerme, no come y no desayuna. O sea que volvimos a una época peor que la de la esclavitud, porque durante la época de la esclavitud por lo menos el empleador le daba alimentos a los esclavos y los hacía descansar para que al otro día pudieran trabajar con mayor eficiencia. Es decir que la base de este tipo de demandas está en las horas extras. Además, el cálculo se hace como si el buque operara desde que sale del puerto de Montevideo hasta que llega al Atlántico Sur. Si no hay problemas meteorológicos graves, este trayecto lleva cuatro o cinco días, durante los cuales los obreros prácticamente no trabajan: solo realizan algunas tareas de preparación y de mantenimiento que son mínimas. Cuando llegan a la zona de operación, el porcentaje de tiempo de pesca no alcanza al 50% porque hay muchos problemas meteorológicos, y cuando hay grandes tormentas el buque no pesca. Durante esos momentos, evidentemente tampoco están trabajando y ni siquiera están en cubierta.

Sin lugar a dudas, es una vida dura y muy sacrificada, pero se han generado una serie de reclamos que, lamentablemente, nuestros Jueces han "comprado", por lo menos para tomar la primera medida, que es la prohibición de zarpe con pleno conocimiento de que el daño que se produce es mayor al daño que presuntamente está sosteniendo el tripulante que reclama.

SEÑORA PIÑEYRÚA.- En el artículo que se propone, de acuerdo a lo que dijo el doctor Aguirre, se plantea la posibilidad del levantamiento del embargo mediante el depósito de la suma reclamada más un 10%. ¿Esto es solamente en el caso de que la suma reclamada sea inferior a diez veces el monto establecido por la Ley Nº 18.572?

SEÑOR AGUIRRE.-

Debería ser para todos los casos. Si se reclaman US$ 500.000 y se los deposita, se debe levantar igual. Cuando redactamos el artículo tomamos en cuenta la cifra que los armadores pesqueros dijeron que podían depositar para salir del problema, pero quiero que quede claro que debe servir para los dos casos. Quizás habría que cambiar el orden y que el punto 10.3 sea el punto 10.2 y el actual 10.2 sea el 10.3. Si se deposita la suma reclamada, todo el mundo queda contento y el barco se va.

SEÑOR POZZI.- Nosotros tomamos conocimiento de este problema hace un año por la gran alarma que sembró el asunto entre los trabajadores. En ese momento no sabía que los empresarios también estaban en esta situación.

Los trabajadores se alarmaron porque hay muchos obreros trabajando en la carga y descarga de pescado congelado de los barcos, que se paga muy bien.

Además, el problema es más amplio; no se circunscribe solo a lo que sucede en el puerto. Las cartoneras trabajan cuatro meses del año para elaborar cajas de cartón para empaquetar el pescado que traen los barcos. Entonces, también se alarmó la industria del papel; la fábrica CICSSA estaba muy preocupada por este asunto, al igual que otras cartoneras. De manera que el problema afecta a varios sectores de la vida económica del país.

No se están haciendo cosas para que los trabajadores no reclamen; que hagan todos los juicios que entiendan correctos, y si la Justicia les da la razón, que se les pague, pero permitamos que la unidad productiva siga trabajando. Un barco no es una fábrica; usted puede embargar una fábrica y seguir trabajando. De hecho, hay decenas de fábricas embargadas y siguen trabajando. Si se para un barco, no trabaja, no hay forma de que pueda seguir produciendo. Entonces, eso afecta a la tripulación del barco, al dueño, etcétera.

Como bien decía la visita, sabemos que hay algunos barcos que están abandonando la posibilidad de venir a Montevideo. El 19 de abril termina la campaña de pesca y los barcos van hacia las Malvinas. Hay no menos de veinte barcos que vendrían hasta Montevideo para despachar a sus tripulantes y para que se queden haciendo cosas a modo de preparación para la próxima campaña. Si no hay seguridad jurídica, es seguro que esos veinte barcos estén buscando la forma de evacuar a su tripulación para no venir. Eso tiene un impacto fuerte en el trabajo del puerto; me refiero a los talleres de reparaciones navales, a los proveedores, a los que trabajan con el combustible, etcétera.

Por lo tanto, es importante solucionar este tema y habrá que hacer las correcciones señaladas por el doctor Aguirre para votar definitivamente este proyecto de ley. Además, hay un par de planteos de la Prefectura.

SEÑOR AGUIRRE.- Hay pequeñas observaciones hechas por la Prefectura Nacional Naval que se deben tener en cuenta. Por ejemplo, en el artículo 3º se nos hace notar que el nombre actual del registro es Registro Nacional de Buques.

Por otra parte, quisiera referirme a la lista de compañías de seguros habilitadas y la de clubes de protección que la Suprema Corte de Justicia debe mandar a los Tribunales. En principio, hicimos un borrador diciendo que la Suprema Corte de Justicia debía consultar a la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central. Sin embargo, en la Superintendencia nos dijeron que no tenían idea de los clubes de protección porque no funcionaban en Uruguay. Entonces, establecimos que la Suprema Corte de Justicia consultara al Centro de Navegación Transatlántica y a la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo. Ahora la Prefectura dice que hay que hacer una consulta previa ante la autoridad marítima. No tenemos problemas en consultarlos, pero seguramente, ellos nos pregunten a nosotros sobre los clubes; de todas formas, ellos pueden averiguarlo.

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- La Prefectura tiene esa información.

SEÑOR AGUIRRE.- Hay un agregado al artículo 3º que dice que los embargos de buques de bandera extranjera deberán ser inscriptos en la Escribanía Marina, la que llevará un Registro a dicho fin. Nos causó pavor porque eso es burocracia.

Un Registro Público con mayúscula es un registro en el cual los terceros interesados pueden sacar los datos a efectos de garantía de publicidad de los hechos. No hay nadie que compre un barco de bandera del Líbano, de Corea o de España y que pida un certificado del Registro Nacional de Buques de la Escribanía Marina aquí.

Me parece muy bien que la Prefectura lleve un registro, pero con minúscula; yo pensaba que estaba todo en una base de datos. Basta con una ordenanza para tener anotados todos los embargos trabados. Si creamos un Registro por ley, no solo creamos burocracia, sino que después se va a pedir la tasa para financiarse el recurso y los Jueces pueden decir que antes de gravar el barco, van a librar el oficio al Registro, como dispone la ley. Eso solo va a entorpecer las cosas y a generar dificultades. El embargo de los buques extranjeros siempre se comunica a la Prefectura y es esta la que lo hace efectivo. Me parece muy buena idea que haya una base de datos en una PC, pero no un Registro Público con certificados, timbres, tasas y trámites burocráticos. Eso es algo inútil para los fines registrales notariales. Todo esto no nos gusta porque implica burocracia y demoras en algo que queremos que sea bien rápido; me refiero a la traba y al levantamiento del embargo.

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- Disponer el embargo de un buque de bandera extranjera no tiene ningún sentido, y por ello se estableció la prohibición de zarpe. Si yo embargo un buque en Uruguay, cuando es vendido en su país de bandera no va a saltar ese embargo porque no se va a solicitar esa información.

De todas maneras, ha sido costumbre durante los últimos años que cuando un Juez dispone el embargo y la prohibición de zarpe, lo comunique a tres organismos: la Prefectura Nacional Naval, la Prefectura del puerto de Montevideo y la Escribanía de Marina. Se pide que se liberen esos tres oficios.

Cuando represento a un buque en una colisión, pocas veces me he visto obligado a solicitar una medida cautelar, y por lo general no pido el embargo porque no tiene sentido. Para que un embargo tenga sentido debería inscribirlo en el Registro de la bandera del buque porque es la única forma de imposibilitar la venta de esa embarcación. Pero los Juzgados han tomado como costumbre comunicar a tres entidades: la Prefectura Nacional Naval, la Prefectura del puerto de Montevideo y la Escribanía de Marina de la Prefectura Nacional Naval. ¿Por qué? No sé. Bastaría con la Prefectura Nacional Naval, que debería cumplir con la orden judicial y comunicar la disposición a las Prefecturas de todos los puertos. Es como cuando la Jefatura de Policía o el Ministerio recibe un comunicado en el sentido de que tiene que detener a determinado vehículo y lo comunica a las autoridades departamentales para que salgan a buscarlo. Pero si yo informo directamente a la Prefectura del puerto de Montevideo, se toma la medida en forma inmediata; la Prefectura Nacional Naval inicia un trámite interno, que puede llevar su tiempo. Si yo quiero que la medida se tome rápidamente, presento el oficio ante la Prefectura del Puerto de Montevideo y esta lo comunica primero por radio y luego por un comunicado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, la Prefectura Nacional Naval, informada del arresto y de la imposibilidad de salida, debería comunicárselo automáticamente a todas las Prefecturas del puerto. De lo contrario, puedo asegurar que alguien dentro de la Prefectura no voy a hablar por el Ministerio del Interior estará demorando la comunicación al puerto. Eso va por mí, que en el pasado tuve alguna responsabilidad en el área; es más: debería haber habido sanciones.

SEÑOR AGUIRRE.- Creo que el oficio a la Escribanía de Marina no tiene sentido y es cosa de las Actuarias; yo me he peleado con Actuarias que querían librar oficios al Registro de Inhibiciones.

De todos modos, enviar un oficio también a la Prefectura del puerto donde está el buque para los pesqueros generalmente es Montevideo, pero puede ser Nueva Palmira o La Paloma tiene la ventaja señalada. Estoy tratando de parar algo que se está yendo. Un portacontenedores está horas y se va. Para que entre un oficio a la Prefectura Nacional Naval hay que esperar al horario hábil; en la Prefectura del puerto de Montevideo hay una oficina de guardia y se facilitan los trámites. El hecho de que haya dos oficios: uno para la Prefectura Nacional Naval y otro para la Prefectura donde está el buque es algo razonable, pero creo que es un absurdo que se haga un oficio para la Escribanía de Marina. Si la Prefectura quiere que la Escribanía lleve un registro estadístico, se mandan todos los embargos y se soluciona el problema.

SEÑORA PIÑEYRÚA.- Aclaro que nosotros no contamos con las observaciones que hizo la Prefectura al texto propuesto. Me gustaría saber si la Prefectura especifica a qué efectos se crea este Registro.

SEÑOR AGUIRRE.- No lo especifica. La Prefectura no explica nada. Yo hablé con una abogada de la Prefectura y me dijo que tener un registro de embargo de buques de bandera extranjera era una vieja aspiración del organismo. No se necesita una ley para tener registrados los embargos. No me gusta que esto se haga por ley porque estoy seguro de que en la próxima Rendición de Cuentas aparecería una tasa de inscripción de buques y otra para levantar los embargos, y terminaríamos con más burocracia.

SEÑORA PIÑEYRÚA.- Preguntaba eso porque recibimos una nota del doctor Alberto Eduardo Núñez y, precisamente, una de sus propuestas era la creación de un Registro, pero con la finalidad de que hubiese un doble registro. Se pretende que el Registro envíe un oficio al Registro del lugar de bandera del buque a los efectos de que allí se proceda al embargo. Pone como ejemplo Panamá, donde existiría este sistema de doble registro.

Es bueno que se aclare si es una propuesta inocente de la Prefectura o si se recoge en la iniciativa. Además, me gustaría saber qué opinan sobre la creación de un doble registro y de esta posibilidad de que el registro, a nivel de la Prefectura, oficiara a Registros de otros países para que hicieran efectivo el embargo.

SEÑOR AGUIRRE.- Doctora: Derecho Internacional Privado básico con el cual me comprenden las generales de la ley porque mi señora era profesora, se va a enojar conmigo si lo dejo pasar.

Las trabas de embargos en registros extranjeros deben decretarse por el Poder Judicial, dirigerenciarse por exhorto e ir al Poder Judicial del país exhortado, donde se ordena a su registro que haga el embargo. Si yo estoy parando un barco y pienso que lo van a vender y luego va a venir un tercero a decirme: "yo lo compré y ahora no tengo nada que ver con esta deuda", si yo quiero embargar el barco le pido al Juez que libre un exhorto a la Justicia que sea, por ejemplo, a la española. El Juez libra al juez español, este ordena al registro de buques de bandera española que inscriba el embargo y queda inscripto. Esa es la forma correcta. Ahora bien: que la escribanía de marina cuando hubo una orden de arresto haga un registro y a su vez mande oficios, bueno, en ese caso se necesitaría un tratado.

SEÑORA PIÑEYRÚA.- Me consta la explicación.

Como es un documento que obra en nuestro poder y la propuesta es parcialmente coincidente con la de Prefectura quería dejar constancia del riesgo y la imposibilidad desde el punto de vista jurídico de que esta propuesta pueda ser recibida.

SEÑOR ORRICO.- ¿Eso no exigiría traducciones y demás?

(Diálogos)

—— Tiene que existir una traducción, hay que legalizar la sentencia. En definitiva, es una especie de chicana y estamos demorando no por el monto sino por el tramiterío, que puede llevar años.

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- El Uruguay, a través del MERCOSUR, es miembro de algunos protocolos de cooperación judicial en los cuales está previsto el cumplimiento o la ejecución de sentencias o la traba de medidas cautelares en los países miembros mediante un procedimiento que en principio es sencillo, aunque se ha demostrado que en los hechos no lo es tanto. Esto se logró a través de acuerdos regionales o internacionales y no por un simple comunicado de alguna autoridad administrativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, nosotros tenemos la solicitud de audiencia de parte del abogado que está en contra del proyecto. A los efectos de ser rápido, voy a oficiar como abogado del diablo. No solo voy a hacer referencia a las observaciones respecto al segundo registro al que hizo referencia la Diputada Piñeyrúa, sino a otras consideraciones que están planteadas en el escrito para ir allanando el camino de lo que tenemos que resolver con celeridad.

Ha quedado claro aquí que las aseguradoras no cubren créditos laborales. En realidad, querer que sea suficiente la presentación de una nota por parte de estas aseguradoras para dar garantía que el cobro se va a efectuar cuando no lo cubre, no parecería ser una fórmula que dé satisfacción para las garantías que se están planteando. En la propuesta de redacción del artículo 10 hay mecanismos que serían más garantistas desde el punto de vista del cobro de los créditos laborales porque creo que este es el tema central. En lo que refiere a lo que cubre el seguro, no hay problemas. Todas las querellas se están dando por eventuales créditos declarados como impagos por parte del abogado demandante en representación de los trabajadores. Se puso en cuestión acá el tema de los créditos que se demandan, pero creo que este es el centro de lo que tendríamos que encarar en el proyecto de ley para que se cumplieran las dos cosas. Por un lado, la celeridad en no mantener los buques amarrados a puerto por los motivos expuestos. En segundo término, encontrar un mecanismo relativamente hábil para la garantía de crédito una vez que se sustancie la instancia judicial y la eventualidad del cobro del mismo. Creo que este es el centro de lo que tenemos que discutir.

No soy abogado pero ante los tribunales cada cual hace lo que puede o lo que la habilidad, la rapidez y la ligereza le permita. En esta parte es donde debemos afinar más el proyecto.

SEÑOR AGUIRRE.- Tenemos claro que la garantía de los P & I Club no cubre créditos laborales, refiere a todo el resto. Cubre cualquier otra cosa, por ejemplo, desastres ecológicos por cientos de

millones de dólares y tienen capacidad financiera para ello. No se trata simplemente de que el Club presente una nota, es una fianza con todas las garantías de una fianza bancaria o de una fianza de una compañía de seguros de caución y establecemos, además, que el Club tendrá que aceptar la jurisdicción de los tribunales nacionales en la ejecución de la misma y constituir domicilio en el país. Nos ha pasado que el modelo de fianza que mandan de Londres en inglés dice: "tribunales ingleses y jurisdicción en Singapur". ¡Tampoco la pavada! Tiene que ser un documento serio. Es un seguro de fianza otorgado por una compañía de seguro mutual.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que no entiendo es cómo una aseguradora que no cubre fianzas laborales puede ser garantía para el pago de las mismas.

SEÑOR AGUIRRE.- No, la aseguradora cubre los riesgos que cubre la póliza. Lo que nos contestaron tanto al doctor Sciarra Caubarrere como la compañía de seguros que yo consulté también consulté al Banco de Seguros a ver si podíamos funcionar con una póliza de caución del Banco fue que una vez trabado el juicio, puedo contratar con una compañía de seguros una caución del resultado de ese juicio. Lo que no se puede tener es una póliza previa de créditos laborales. Eso no es un riesgo; si yo no le pago el sueldo a mis empleados es un acto voluntario. Entonces, ninguna compañía de seguros del mundo te cubre el no pago de sueldos. Cubre, por ejemplo, accidentes de trabajo porque allí hay un riesgo. Las compañías de seguros cubren riesgos inciertos, nada que dependa de la voluntad del asegurado.

En el caso de los seguros de los créditos laborales pesqueros lo que hicimos fue que si deposita el dinero, se levanta de inmediato, sin darle vista a nadie, está el dinero a la orden del Juzgado. De lo contrario, podrá contratar un seguro de fianza con una compañía. A mí se me dijo que el Banco de Seguros del Estado iba a exigir tal o cual cosa. Una compañía extranjera no sirve, debe ser uruguaya. Pero puede la compañía nacional dar la cara y la otra a su vez, garantiza al asegurador nacional que garantizó al dueño del barco, pero esto demora una o dos semanas.

La forma práctica de levantar un embargo en 24 horas es depositar el dinero a la orden del Juez. Allí pusimos un tope para lo que puede ser el máximo de una demanda laboral inflada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Respecto a ese punto no entiendo por qué nos limitamos solo a los buques pesqueros.

SEÑOR AGUIRRE.- En el borrador de embargo de buques pesqueros, más precisamente en el aditivo 10.2) que ahora la Diputada Piñeyrúa dice que debería ser 10.3), esa forma de garantía está para todos los imaginables. No lo pusimos expresamente en el proyecto general porque esa es la garantía básica. Estamos hablando de que los Jueces nos admitan las compañías de seguros habilitadas a actuar en el país y los P&I Club que, hasta el momento, no admitían. Pero depositar el dinero a la orden del Juzgado, por las reglas generales, implica que cualquier embargo de cualquier cosa, aunque no sea derecho marítimo.... Por ejemplo, a mí me embargan el auto y me reclaman US$ 20.000, deposito ese dinero a la orden del Juzgado porque lo quiero vender y el Juez me lo levanta de inmediato. Eso está en las reglas generales. Lo pusimos acá porque es la idea de demostrar de que esta es la forma de terminar rápido con el tema de los embargos extorsivos en buques de bandera extranjera. El dinero es la forma más rápida, más sencilla en todos los casos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La observación venía porque, en realidad, el artículo fue dirigido a buques de bandera extranjera en la que estén en juego los créditos laborales ir por esta vía.

SEÑOR AGUIRRE.- Estamos todos de acuerdo.

SEÑORA PIÑEYRÚA.- A raíz de su duda respecto a las listas de las compañías de seguros y a las listas de clubes de protección a mí me parece que el aditivo 10.4) quizás pueda llamar a confusión. Si ellos no cubren los créditos laborales, no lo hacen. Pero como hay una remisión al artículo 5 en donde se habla de los clubes de protección e indemnización no sé si la redacción no es confusa.

SEÑOR AGUIRRE.- Obviamente, cualquier forma de garantía suficiente funciona, la más rápida es depositar el dinero. Lo he hecho, le he dicho a clientes, depositá el dinero, sacá el barco y después pensamos en el juicio. El aditivo 10.4) señala que "En todos los casos el interesado podrá además solicitar la sustitución del embargo o arresto mediante el otorgamiento de garantía en la forma establecida en el artículo 5ºde la presente ley", es la fianza de una compañía de seguros establecida en el país y si consiguieron P & I Club, por ejemplo, la demanda es por accidente de trabajo y el P&I Club lo cubre, buenísimo, presento el P&I Club, si ese reclamo está cubierto, bárbaro. Por ejemplo, se hundió el barco, hubo un muerto, heridos, se incendio, ha pasado, los rescatan y los tripulantes luego inician un juicio. En ese caso hubo un accidente y el P&I Club cubre todo. La idea es que no nos digan los P&I Club es para nosotros no para los pesqueros. Si el tipo tiene una cobertura por el P&I Club lo felicitamos. Si no la tiene, debe poner el dinero.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad las garantías que ofrece el P&I Club son claras; no hay ninguna duda sobre lo que tiene cobertura. Si el juicio es por accidente o por muerte, no hay ninguna duda. Seguramente la mayoría de las trabas que se interponen son por reclamo de créditos laborales. No tengo idea, pero no hace falta plantearse mucho vericueto para darse cuenta de lo que está en juego. Digo esto porque esa era una de las observaciones que se hacía en la nota en la que se solicitaba entrevista.

Vamos a definir cómo seguiremos con este asunto, así como si debemos convocar a la Prefectura, porque toda la documentación nos llegó por vía del señor Diputado Pozzi, quien adelantó una redacción de proyecto que le había acercado Prefectura, pero luego nos hizo llegar observaciones que habían provenido del doctor Sciarra Caubarrere o del doctor Aguirre.

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- Quiero hacer una última reflexión.

El gran problema radica en materia de créditos laborales. En las otras áreas, hay garantías rápidas; debemos hacer conocer a los jueces la existencia de los clubes de protección e indemnización, que la desconocen. Esa era la finalidad de nuestro proyecto original. Cuando surgió el problema de la pesca, advertimos que los créditos laborales no estaban cubiertos. Por lo tanto, para nosotros lo ideal es buscar procedimientos rápidos, no para evitar los reclamos seguirá habiendo, porque los reclamos laborales son parte de la vida empresarial, sino para dar rapidez a la liberación, en definitiva, de lo que produce y lo que hará posible pagar el reclamo. Se pretende la misma disposición que existe para los buques de bandera nacional, para los cuales se establece que el embargo no presume la prohibición de zarpe del buque de pesca nacional; por el contrario, debe seguir produciendo, salvo que se demuestre que no tiene cobertura de seguro correspondiente, por lo que se detiene hasta que se la obtenga.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de la delegación.

SEÑOR SCIARRA CAUBARRERE.- Los agradecidos somos nosotros y quedamos a las órdenes.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo)

SEÑOR PRESIDENTE.- Debemos determinar cómo seguimos con la consideración de este proyecto de ley, porque debe tener un trámite rápido. Sabemos lo que está en juego. El doctor Núñez ha solicitado entrevista, quien ha sido invocado en la comparecencia anterior. Creo que habría que convocar al Ministerio de Defensa Nacional a efectos de saber si la Prefectura Nacional Naval quiere hacer alguna precisión.

SEÑOR CANTERO PIALI.- Como dijimos la semana pasada, este es un tema en el que hemos venido trabajando, pero no quisimos intervenir para no alargar la exposición de los invitados.

Comparto que debemos recibir al abogado que pide audiencia y también que podemos consultar al Ministerio de Defensa Nacional y a la Prefectura Nacional Naval, pero me gustaría que también invitemos al Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines SUNTMA, que es nombrado en el escrito del abogado y además, como señaló el señor Diputado Pozzi, fue la manera como llegó a este problema. Sería importante

escuchar la voz de los trabajadores, que son una parte muy importante; ellos mejor que nadie van a poder explicar qué perjuicios ha provocado a los trabajadores uruguayos estos inconvenientes. La paralización de los buques ha generado muchos inconvenientes, algunos de los cuales fueron mencionados, pero los trabajadores constituyen la parte más débil; además, hay trabajadores uruguayos de zonas periféricas que realmente viven del trabajo que se hace día a día en el puerto y sería importante escucharlos.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Para la próxima semana hemos convocado al Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Si no hay objeciones, sugiero que recibamos el próximo miércoles 23 de marzo, en el horario habitual de la Comisión, al Tribunal de lo Contencioso Administrativo y al abogado Núñez. Posteriormente, a partir de la hora 14 y 30, recibimos al Ministerio de Defensa Nacional y a la Prefectura Nacional Naval, y al Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines.

(Apoyados)

Se levanta la reunión.